

臺中市道路交通安全督導會報第 86 次會議紀錄

時間：107 年 6 月 21 日(星期四)下午 3 時 30 分

地點：臺灣大道市政大樓惠中樓 9 樓市政廳

主席：林市長佳龍(市長另有要公，由林副市長陵三主持)

出(列)席人員：如附簽到表

記錄：邱雅琳

壹、主席致詞：(略)

貳、專案報告

一、交通局-「臺灣大道禁左措施實施成效」專案報告：(略)

郭大隊長士傑：

1. 臺灣大道禁左措施從 4 月 21 日開始實施後，本局局長指示在各相關路口全日編排交通崗，加強指揮車輛讓駕駛人儘快熟悉管制措施，另對於不熟悉的違規駕駛人，員警都以勸導代替取締的方式引導駕駛人，目前整體疏導狀況良好，多數駕駛人也已熟悉新規定。
2. 根據禁左實施後的事務統計，自 4 月 21 日至 6 月 18 日止，臺灣大道惠中路口至東興路口，路口共發生 10 件事務，與實施前同時期發生 15 件比較，事務亦有些微降低，可見交通順暢之後，事務也連帶降低，本局將持續執行降低事務。
3. 另假日於國 1 下臺灣大道匝道路口實施分流措施，自 10-18 時編排勤務，發現臺灣大道壅塞時立即實施斷流，強制將車輛引導至市政路，經觀察執行成效良好，本局將持續執行。

許顧問添本：

1. 有關強制車輛右轉環中路、左轉市政路、左轉河南路、左轉惠中路、左轉文心路的措施，為使臺灣大道車流順暢導致車輛必須多次左轉，所以建議分析瞭解其他路段是否有問題轉移的現象。以長遠措施來看可施作導引標誌，第一種為藍底白字的機關位置指示標誌，第二種為地名指示標誌，如下高速公路時要往哪區走哪條路；如七期或百貨商圈是重要的起迄地名，可

使用藍底白字的指示標誌讓路徑導引更加清楚，建議未來臺中市可推動此套系統。

2. 文心路禁止左轉後讓車輛集中於惠中路或移轉到其他次要道路，若車輛要回到文心路必須左轉三次，此項措施經現階段分析雖使旅行時間減少，但旅次的起迄距離卻可能增加，建議需建立完整交通流量及如何轉移的分析，避免部分民眾需繞道等待引發問題。
3. 惠中路出城直線車道變成左轉車道部分，建議配合輔一標誌並應注意設置位置，直行車道變成左轉車道時容易產生新的擦撞，建議持續檢討車道相關配置。

李顧問克聰：

調整市區公車路線增加慢車道績效的措施良好，但仍建議分析優化公車專用車道的容量，避免車輛數過多導致無法順利停靠月臺，影響優化公車專用道績效。

盧顧問勇誌：

1. 有關臺灣大道進城部分，分流措施已實施多年，尤其近兩、三年效益最為明顯，但仍有例外狀況如臺灣大道進城採取分流措施，壅塞及尖峰時段強制部分車道右轉進環中路，但臺灣大道進城方向車流遲滯時，採取全部車道指揮管制右轉，也就是平常壅塞時為分流狀況，但嚴重壅塞遲滯時採全部車輛強制右轉的斷流措施，近幾年仍以人工管制的方式實施這些管制措施，建議借助智慧工程設施或科技管制設備，提升禁止措施的強制度，以虹陽橋為例從去年 4 月起實施至今卻還是以人力方式管制，建議交通局或相關主管單位採用智慧化管制設備，以減輕警力負擔並提升民眾觀感。
2. 另有關文心路、惠中路禁左的問題，自 4 月份實施以來車流確實變快且慢車道較為順暢，但可能影響西屯路、青海路、文中路、大墩路及東興路等路幅較小的路段，建議微調號誌時制周期，並加強路邊違停車輛的勸導及執法設施，或透過民政系統宣導這些路段不要違規停車，避免尖峰時段因違停車輛導致壅塞。

何顧問國榮：

1. 交通局及警察局對於本案付出很多，建議給予獎勵，對於實施禁左後是否造成其他路口瓶頸建議持續滾動式檢討。
2. 另請交通局檢討有關學校周邊上、放學時間增加行人專用的全紅時相，建議參考臺北市平常日上、放學時間採用行人穿越時相，於例假日及寒暑假時取消。
3. 三大進出臺中市的主要道路瓶頸即中清路、臺灣大道及五權西路知高橋等主要道路都已陸續完成改善，但環中路下五權西路右轉上高速公路的匝道仍會回堵，建議交通局協調交通部相關管理單位或建設局以工程方式進行路口改善，相信其改善成果將讓民眾有深刻的感受。

許顧問澤善：

建議分析量化本項措施的受限情況，如受益者及受限者相等或受限者大於受益者時，則需以工程手段處理。經調整秒數後受益者遠大於受限者，表示此項措施成功，但相對調整秒數或禁左後受限者大於受益者時，應再檢討是否以工程手段進行改善。

王局長義川：

1. 提出臺灣大道禁左措施主要目標是為使臺灣大道車流順暢，必要時針對其他與臺灣大道垂直的道路在可忍受範圍內進行調整，另外臺灣大道增加 10 秒的綠燈的部分亦經交通局內部多次討論，在實施後觀察與臺灣大道垂直的道路尚在可忍受的延滯範圍內。第二階段要處理是臺 74 線下匝道部分，對於如何透過工程手段、號誌管制、停止線調整、車道重新配置或建設局道路拓寬等方式進行改善，後續將安排相關會勘討論。
2. 關於車流從臺灣大道移轉到市政路部分影響並不大，因市政路不論尖峰或非尖峰時段都維持在 A-B 級的道路服務水準，從臺灣大道移轉至市政路後的道路服務水準仍維持在 C 級，另河南路、惠中路及文心路是受到不同方向的影響，但仍在控制範圍內。
3. 輔一標誌在此路段設置兩處，除路口外在路段中亦設有標誌，

文心路一進此路段的最內側車道及路段中都有繪設左轉箭頭，用路人如行駛於最內側車道時應可清楚判斷為左轉車道。

4. 優化公車道容量部分，因此階段僅調整四條路線即臺灣大道文心路至朝馬路這段不轉彎的公車，減少 20% 的車流量，但這些公車過文心路後會再行駛回慢車道，並非全程使用優化公車道，故其影響尚於可忍受範圍內。
5. 另英才路、健行路及忠明南路實施禁左措施的部分，後續再研議評估是否逐步推動。

主席裁示：

1. 臺中市政府改善交通瓶頸是逐一路口改善，目前已漸漸看出成效，讓市民有感的第一個改善是虹陽橋調撥車道實施，第二是上、下大雅交流道部分也已改善，感謝高公局中區工程分局協助進行匝道儀控及開放路肩的措施。
2. 經統計臺灣大道壅塞部分是從高速公路下交流道至文心路這段，故先進行此路段的改善，禁左的方式等同於高速公路匝道儀控，藉此維持主線道車流暢通，上、下匝道難免會塞車，本次臺灣大道禁左措施，據了解分局、交通警察大隊郭大隊長、交通局王局長及副局長常於路口會勘研究探討改善方案，感謝各單位的努力才有今日的實施成果，請交通局發函請相關單位就有功人員敘獎。
3. 請交通局加強臺灣大道左轉黎明路的路段違停車輛拖吊，以疏解臺灣大道黎明路到文心路這段的壅塞狀況。

二、研考會-「106 年度交通違規議題大數據分析」專案報告：(略)

何顧問國榮：

1. 都市交通中除壅塞外對開車族而言最痛苦的就是停車問題，以臺北市為例目前已劃設 190 萬公尺的紅線，過去除幹道外現在配合鄰里交通改善計畫亦在巷弄間劃設紅線，這些法律規定及工程手段造成用路人根本無法守法，顯示紅線停車的現象是必然要面對的重要問題，所以臺北市準備推動兩個重大作為，一為全面檢討紅黃線劃設、擴大彈性停車管理並大幅

增加路邊停車位以有效減少違規停車，臺北市已成立違規停車改善小組，正在檢討八橫八縱的 16 條主幹道採取尖峰時段禁停、非尖峰時段開放收費停車(高費率及累進費率)的彈性管理措施，從 6 月 1 日起從部分路段檢討開放實施，迄今只有 10 部違規停車，停車使用率達 9 成，臺灣大道周邊停車需求高，建議交通局可參考臺北市作法研議透過尖峰禁停、非尖峰開放高費率停車的擴大彈性停車方式來改善違停狀況。

2. 第二作為係因應現行紅、黃線的規定不足，故曾探討劃設紅虛線的可能，後續又重新檢討以劃設雙紅線的方式禁止臨時停車上下客，紅線改為允許臨時上、下客，此種改變方式對工程的影響最小也最容易適應，目前臺北市正提供修法建議予交通部並經同意試辦，建議臺中市亦可評估實施。
3. 有關報告中提到加強取締恐引起民怨，對用路人而言寧可被收取高費率的停車費而非罰單，以逢甲大學附近的停車問題來看，應先提高停車供給採用彈性停車管理方式，而非一味取締開罰。

許顧問添本：

1. 從大數據分析結果的交通違規態樣來看，違規停車造成的社會成本是塞車，違規超速造成的是安全問題也就是車禍，故分析時如能對應違規停車的地點是否交通狀況較差，亦即大數據分析加上資料探勘的因素分析概念，並可分析違規停車地點的需供比，透過交叉分析找出違規停車的原因或時間、空間的關係，進而研議完整的改善策略。
2. 本次報告違規並未區分機車及汽車，如可更進一步分析車輛族群，有助於釐清交通違規與事故關係的觀念理論分析。
3. 有關何顧問提出時段式禁止停車及限時停車部分，屬於精緻化停車管理策略中很重要的一項措施，建議系統性規劃進行。
4. 創新標線部分，停車管理目前有兩種(標線及標誌)，歐洲各國都從環保角度減化標線，以此概念為基礎建議紅虛線較雙紅線適合，另外精緻化停車管理是非常重要的概念，限時停車的概念亦可系統性檢討。

5. 臺灣的大學附近都是交通問題最嚴重的區域，所以我在臺大推動大學城計畫，設置停車場提供學生使用並納入收費管理，停車收費需有規劃設計之後再納入管理，建議臺中市推動路邊機車停車收費，以改善停車秩序。

陳分局長武康：

1. 本分局轄區 106 年取締違停部分共計 124,258 件，比 105 年取締 111,149 件增加 11%。其中機車占 54,500 件，比 105 年 37,926 件增加 43%；另第一名逢甲路違停的部分 106 年違停取締共計 11,900 件，較 105 年 5,543 件增加 114%，其中機車共計 9,582 件，占整體 80%，臺灣大道四段部分 106 年取締 7,907 件，105 年取締 2,984 件，106 年比 105 年增加 164%，其中機車取締 6,615 件占總取締件數的 83%，106 年度取締及開單強度與改善違停狀況似乎未呈現正向關係，取締過程只能治標無法改善，反而造成警民對立。
2. 建議違停嚴重區域加強拖吊才能淨空，將與交通局全力配合實施專案拖吊區塊以改善違停情況，同時增加違停取締拖吊的告示牌，讓違停者依規定停車。相對會違停的區域多為商圈及校園附近，如東海、逢甲大學及榮總生活圈，違停無法改善與違停是否立即排除有相當關係，另外在取締過程中發現機車族占 80%，建議適時增加合法機車停車位及引導機車族至合法停車區才能從源頭處理。
3. 研考會提出警察局受理的陳情案件占本府第二名，106 年度有件 2,845 件檢舉案，其中有 1,707 件為職業檢舉人重複檢舉，職業檢舉人所占比例高，建議先有效篩選職業檢舉人的部分，再來審視警察局受理陳情案件的數量。

許顧問澤善：

1. 建議於特定時段將逢甲大學當作商圈從寬取締，避免引起嚴重的警民對立，特別是沒有商業行為的區塊(逢大路-逢甲大學東門)也常執行取締，引發學生反彈，建議後續取締以妨礙交通為主，而非被檢舉就來執行取締並應先現場判斷狀況。
2. 逢甲附近交通有點亂，但亂中有序，平均而言事故不多，建議

於不擾民的情況下，尤其是星期六、日時從寬執法，以臺北市為例星期六、日也較少開單採取時段管制，另外如美國的中國城尖峰時段警察重點在於指揮交通並彈性執法容許路邊停車，而非違規取締。

盧顧問勇誌：

以臺中市的警人力來看，執法強度已為全國之最，違規停車的狀況卻仍然嚴重，建議重點在於重點路口及壅塞路段採取尖峰時段禁停、非尖峰時段開放停車的方式，請交通局多花心思探討彈性或是精緻化的停車管理手段，除檢討紅黃線的設置外亦需判斷是否透過輔助告示牌彈性調整，最後為避免這些改善工程導致警察執法遭誤會，建議臺中市成立違規停車策進小組，集合交通局、建設局等各方面的共識，融合執法能量及停車規劃才能解決交通問題。

主席裁示：

1. 與會各單位皆有報告中違規停車的統計數據及詳細地點，請交通局、警察局與各分局加強取締及疏導。
2. 感謝研考會大數據的分析，請參考顧問建議朝交叉分析，找出違規停車原因或時間、空間關係的方向努力。
3. 各位顧問的意見及建議市府團隊都已經清楚，各國國情及因地制宜狀況不同，市府團隊將斟酌臺灣狀況考慮，請交通局參考顧問建議探討彈性停車管理及劃設標線的問題，並向交通部瞭解進度及本市是否可進行試辦。
4. 學校周邊(如東海大學及逢甲大學)的交通狀況市府皆持續瞭解並對學校提出建議及改善作為，另因瞭解臺中市的交通亂象跟停車有關，故交通局亦在前瞻計畫提出建立八個停車場已獲交通部同意補助 10 億元。

參、報告事項

歷次道安會報主席裁(指)示事項執行情形報告

107 年 5 月份，列管件數計 6 件。	
一	本月份繼續列管案件，共計 4 件：

	107-02-08；107-03-09；107-05-04； 107-06-03
二	提請解除列管案件，共計 2 件： 列管案號：107-06-01；107-06-02

主席裁示：

照案通過

肆、A1 類會勘決議改善事項辦理情形報告表

107 年 5 月份，列管件數計 7 件。	
一	本月份繼續列管案件，共計 1 件： 列管案號：107-06-01
二	提請解除列管案件，共計 6 件： 列管案號：107-05-01；107-04-02；107-04-06； 107-06-01；107-06-02；107-06-03

主席裁示：

照案通過。

伍、各單位工作報告

一、豐原分局：(略)

主席裁示：

臺中市多條著名的自行車道皆在豐原分局轄區內，請豐原分局特別注意電動自行車的違規狀況。

二、霧峰分局：(略)

三、東區區公所：(略)

四、北區區公所：(略)

交通局交工科：

1. 第一案建議增設左轉號誌部分，進化路為兩快一慢的車道，興進路為園道左、右兩側各一個單行道的系統，單行道系統各兩線車道，目前進化路車流量較大，經觀察尖峰時段左轉量約占

總量 8%，因左轉量不高，且尖峰時間觀察左轉車可於車間隙機會左轉，若增設左轉號誌時需犧牲一車道做為左轉專用道，將影響直行車效率，故此部分將持續觀察並滾動式檢討。

2. 第二案為國強街與興進路，經分析警察局提供之事故現場圖，近一年發生的 4 件事務分別在路口不同位置，但皆為同向追撞或擦撞事故，與設置交通號誌以防範路口交岔碰撞狀況不盡相同。本案並非交通局不配合設置號誌，係因路段交通特性不符合交通號誌設置的條件，後續研議其他更適合的防制方式進行改善。
3. 第三案有關太原路園道及大德街部分屬 T 字路口，距離上游梅川東路約 100 公尺，經向警察局調閱事故資料，近一年來計發生 1 件車輛與路側行人的交通事故，交通特性資料並不符合設置規則設置號誌的要件，後續再與警察局及區長研議是否透過其他管制措施來讓車流更加順暢與安全。

主席裁示：

請交通局協助區公所處理。

五、警察局：(略)

主席裁示：

1. 針對交通警察大隊的分析報告，如需進行號誌或工程的改善，請交通局及建設局儘可能協助。
2. 請警察局持續分析檢討辦理。

陸、提案討論：無

柒、臨時動議：無

捌、散會（下午 5 時 30 分）